



北東アジアの鉄道史における1906年（特集 世紀転換期における「移動の自由」 :: 世紀転換期と東アジア）

著者	原田 勝正
雑誌名	東西南北
巻	2005
ページ	124-136
発行年	2005-01-31
URL	http://id.nii.ac.jp/1073/00002639/

北東アジアの 鉄道史における1906年

原田勝正 特別研究員・和光大学名誉教授

はじめに

1906年は、日露戦争終結の翌年にあたり、日本による北東アジア支配の過程で、韓国＝朝鮮の植民地化が決定的な段階に入った年であった。この植民地化は、政治・軍事・経済などさまざまな分野で一挙に強行されたが、鉄道にたいする支配は、とりわけ顕著なかたちを現わしていた。また中国東北部でも、日本による植民地化の第一歩が始まった年であり、その植民地化は鉄道の支配から始められた。この2つの地域では、鉄道の支配が植民地化推進の決め手というべき役割を担ったのであるが、本稿は、この2つの地域における鉄道支配が、1906年までにどのようなかたちで進行したかを考える。それと並んで、この同じ年には日本の国内で鉄道の国有化が成立する。そこでこの問題も合わせて考える必要がある。わたくしは、この作業を通じて、より広い範囲に視野を拡げ、巨視的な視点に立つ鉄道史研究のあり方を模索したいと考えている。

たまたま2006年が1906年から100年に当ることに気付いたとき、わたくしの専攻分野である日本の鉄道史という枠を外して、北東アジア鉄道史という研究の枠組みをつくることは不可能かと考えた。そしてその作業は、わたくしの場合最終的には日本に視点をもどすことになるはずだが、この100年間の北東アジアにおける日本の位置を考え直すという日本にとってもっとも基本的な問題意識に立ち帰ることにならないかと考えるのである。

ただいまのところではどのような展開が可能かはまったく予測できないが、とりあえず、この1906年を軸に北東アジアにおける鉄道の問題を考えることとしたい。1906年以降、日本は北東アジアの鉄道を支配し、日本を中心に、韓国・朝鮮、中国東北の鉄道網を支配する体制をつくり上げた。わたくしはその頂点は1940年ではなかったかと考えている。その後そのような日本によ

る鉄道網の支配は、1945年の太平洋戦争における日本の敗北によって終結した。

この間の約40年におよぶ日本の鉄道網支配とその終末までの流れの把握がここでは基本的な課題としてまず取り上げられなければならないであろう。本稿はその起点としての1906年を取り上げて北東アジア鉄道史の問題点を探ろうとするものである。

本稿では全体を通じて、まず朝鮮＝韓国（1897年国号は朝鮮から大韓に変更された）を取りあげ、つぎに中国東北＝満州を取りあげ、最後に日本の国内を取りあげることとする。中国東北以外の中国と、1895年日清戦争後に日本が植民地とした台湾は北東アジアという範囲からは外れる。この2つの地域は関連する問題を含んでいると思うが、ここでは触れないこととする。

1．日本による韓国＝朝鮮、中国東北の植民地化

(1) 韓国＝朝鮮の植民地化

1868年から翌年にかけて、成立したばかりの明治政府は世直し一揆の脅威を前にして、民衆の目を朝鮮に向けさせるために「使節を朝鮮に遣し彼無礼（かのぶれい）を問ひ、彼不服（かれふくせざる）ときは鳴し罪攻（つみをならしそのどをこうげき）撃其土」、大に神州の威を伸張せんこと……」という朝鮮出兵論が唱えられ、このような出兵論が近代日本の対朝鮮政策の糸口とされた（『木戸孝充日記』第1）。それは国内の民衆蜂起による危機を対外出兵によって切り抜けるという、消極的な動機に立つ朝鮮攻撃論であった。しかし、それから7年後の1875年、日本軍艦は朝鮮の沿岸を測量、この挑発的行為による日朝両軍の交戦を契機に朝鮮政府との間に「修好条規」を結び、開国を実行させた。外圧による開国という、幕末に日本が欧米諸国から迫られた圧力をそのまま朝鮮にかけるこの外交方式は、積極的な侵略への転換を示唆した。西郷隆盛らの「征韓論」は、ここにおいて現実化の方向をとり、それは自由民権運動圧服後における陸軍の戦略論に引き継がれた。

やがてその戦略論は国家の進路とされた。1890年12月第1回帝国議会における首相の施政方針演説で、自他ともに「陸軍の大御所」を以て任ずる陸軍大将山県有朋は、首相として「主権線」「利益線」規定を展開、国境である主権線とその外側「主権線ノ安危ニ関係アル区域」すなわち利益線とを設定すること、そして「我邦利益線ノ焦点ハ実ニ朝鮮ニ在リ」として、ロシアの脅威を楯にとって朝鮮支配の必要を説いた（第1回帝国議会「衆議院議事速記録」）。この軍事路線が近代における日本の対朝鮮侵略の基本路線となったの

である。日清戦争はその実行のための最初の機会とされ、内政改革、鉄道建設、通商港開港における日本側の主導権は「日韓暫定合同条款」(1894年8月20日)で定められ、鉄道建設はその最重点施策とされたのである。

日本による鉄道の建設・運営とその支配は、以上のような軍事戦略をその動機としていたのである。そして日清戦争後、日本の韓国支配の方策はさらに拡大していくが、そのなかでも第一銀行と三井物産は経済支配確立の先頭に立った。このうち第一銀行は、1905年3月韓国における同行の出先機関を韓国中央銀行に組織変更し、韓国における通貨発行権を握ったのである。

この間日露戦争が開始されると、開戦直後の1904年2月、日本政府は日韓議定書を締結、戦時にさいして韓国内における日本軍隊の行動を韓国政府に認めさせ、その後5月末の閣議決定により、韓国の「保護国」化をさらに進め、「併合」の実現を目標として定めた(「対韓方針に関する決定」1904年5月31日閣議決定)。これにもとづいて、同年8月22日第1次日韓協約が結ばれ、財政・外交についての日本側の介入が開始された。

こうして日露戦争終結直前、日本はイギリスとアメリカ合衆国に韓国支配を認めさせ(日英同盟協約の改定。桂〔首相〕・タフト〔米陸軍長官〕密約の成立)、米国ボーツマスにおける日露講和条約ではその第2条で韓国にたいする「指導・保護・監理」の権利をロシアに認めさせた。日本はこの外交手順によって、韓国にたいする植民地化について、北東アジアに利害を有する列強の同意を獲得したのである。

こののち、1905年11月18日、日露講和条約成立から2か月余りが経過したところで、第2次日韓協約が調印され、日本は韓国の外交権を自らの手に収め、日本政府の代表者「統監」を韓国皇帝のもとに置き、皇帝に内謁する権限を保持して内政全般を監督する体制をとった。その交渉は明治天皇の親書を持ってソウルに赴いた伊藤博文の、皇帝(高宗1852~1919、在位1863~1907)にたいする終始強圧的な姿勢によって強引に進められた。韓国政府の大臣たちは、あらたな日韓協約案に反対の姿勢をとったが、伊藤は大臣たちの反対を押切切って、18日午前1時半という異常な時刻に調印を強行した。その後韓国の植民地化は日本の強圧によって進められ、1910年8月22日に併合の条約が調印され、29日発表、10月1日朝鮮総督府が設置されて、韓国の独立は完全に失われたのである。

(2) 日露戦争後の「満州」支配

日露戦争は、いくつもの性格を持つ戦争であったが、そのなかでとくに顕

著なもの、日本とロシアとの中国東北をめぐる支配権の争奪であった。遼東半島の南端にはじまり、北上して瀋陽（奉天）から長春に至る広大な地域におけるロシア軍の占領という事態にたいし、日本軍が占領地域を北上させるという戦局の推移は、まさに「再分割戦争」としての典型的な様相を示していた。

日本から見れば、それは朝鮮の北側にまで「利益線」の範囲を拡大するための戦争ということになる。そしてこの戦争の結果、日本側は一銭の賠償金もロシア側から受取ることではできなかったが、中国東南北部、すなわち「南満州」に勢力圏を拡大する機会を得ることができたのである。

さかのぼって考えると、日清戦争のとき、すでに日本の戦略構想は朝鮮半島に止まらず、一挙に遼東半島に進出の拠点を決めようとしていたのである。日清戦争の講和条約は、旅順、大連を中心とする遼東半島の租借権を獲得することによって、それまでの「利益線」構想の範囲を中国東北に拡大した。そしていわゆる三国干渉によって遼東半島を清国に返還し、それをロシアがいわば横取りするかたちで25か年の租借権（のち99か年に延長）を設定して、大連、旅順というロシアがもっとも欲していた「東方への不凍港」を入手したとき、再分割戦争としての日露戦争は確定的ななりゆきとして日本軍部・政府によって認識されたのである。

このとき中国東北に着目していたのは、軍部だけではなく、日清戦争のさいに、日本の陸軍部隊に随伴して中国東北に入った三井物産の社員は、いわゆる「満州大豆」の買付に奔走し、これが莫大な利潤を挙げる商品であることを認識した。日清戦争後、大連（当時はロシア語でダルニー、中国名は「青泥窪」）をロシアに横取りされた日本側は、1858年アヘン戦争後の天津条約で開港した牛荘とその下流の河口にあった営口の港を使って貿易業務を開始した。牛荘も営口も遼東半島のつけ根に位置していて、どちらも「満州貿易」にとって有望な港であり、そのことは、日露戦争前から日本国内のジャーナリズムでも叫ばれるようになっていたのである。

すなわち、軍部が戦略として唱える中国東北における「利益線」は、資本の活動によって経済的利潤が保証されるかたちで、その裏付けを得たのである。

ロシアの極東政策は、すでに19世紀を通じてシベリアを支配圏に収め、さらに太平洋に通ずる港を手に入れ、「東方への窓」（ウラディフ・オストーク）と名付け、これにシベリア鉄道を結びつけることによって東方へのあらたな交通路は一応の完成を見た。しかしロシアは、この広大な支配地域をさらに

南に拡大すべく、1896年露清密約によってシベリア鉄道の短絡線という名目で清国領内を走るロシア東清鉄道の敷設権を獲得した。この路線はシベリア鉄道から分岐して、満州里から清国領内に入り、哈爾濱を經由して東部国境綏芬河＝グロテコウオに達し、ここからウラディフ・オストークに至る短絡線であった。さらにロシアは哈爾濱から分岐させる南部支線の敷設権を清国に認めさせ、前記の旅順、大連に連絡させたのである。そしてこのT字型の線路は、「東洋」の軍事支配権だけでなく、そのままロシアの中国東北と、とくにその南部の豊かな農産、鉱業地帯にたいする支配権の確立をも約束した。

このようなロシアの中国東北支配の構想は、日露戦争の結果、既定方針をそのままつづけることを不可能にした。すなわち、1905年9月に締結した日露講和条約において、ロシアは前記のロシア東清鉄道南部支線の長春以南を日本に譲渡することを余儀なくされたからである。日本はこの線区を「南満州鉄道株式会社」という政府半額出資の企業（資本金2億円）に経営させることとし、この会社を、イギリスのインドにおける「東インド会社」をモデルとする植民地経営企業として運営することとしたのである。

さらにこののち1907年7月30日に締結した日露協約において日露両国はその中に秘密協約を入れ、中国東北を南北に分割支配することを決め、その分界線をその追加約款に書きこんだ。

中国東北は、この協約によって、事実上日本とロシアとによって分割支配されることとなった。日露戦争はこのように中国東北の分割をもたらしたのである。

長期の見通しに立って、日本がこの南満州鉄道沿線だけでなく、さらに中国東北を事実上の植民地としていく構想は、まずこの南満州鉄道株式会社（略称満鉄）を中心に進められることとなったのである。その構想を立案推進したのは、同社総裁後藤新平であった。後藤は、医療官僚として内務省医務局長をつとめたのち、台湾総督府に移り、民政長官として児玉源太郎総督のもとで植民地支配の実質的主任者となった。その経歴は児玉総督の信任を得るところとなり、児玉は、日露戦争における満州軍総参謀長として戦局の実質的推進者から戦後における中国東北支配の構想を立てる作業にはいるとき、後藤にその作業の立案・実施を委任することとしたのである。

こうして後藤は、台湾支配の経験に立つとともに、より積極的な植民地支配の体制を推進する作業の総帥の地位についたのである。彼は「文装的武備」をその基本方式に置く」と主張し、武力を前面から引くかたちをとりつつ、し

かし強い武力を背景に置いて植民地支配を進める立場をとった。それは武力を前面に出して誇示しようとする陸軍にたいする反対の姿勢であったが、植民地支配における強い武力の準備と行使とは常に必要という立場を否認するものではなかった。その意味で、この立場は19世紀までの欧米諸国によるアジア・アフリカ・アメリカ諸地域にたいする植民地支配の方式をそのまま引き継いでいたと考えられるのである。ただそれは、朝鮮にたいするむき出しの武力による圧力とちがうかたちをとっていた。それは後藤の「文装的武備」方策による差異ということになるうか。

以上のように、日露戦争の終結によって、北東アジアの広大な地域における日本の支配権は、はるかに強力なものとなった。鉄道網のあり方も大きく変化した。そして北東アジアだけでなく、日本国内でも、このあらたな状況に対応するかたち、すなわち「鉄道国有化」が実行された。以下つぎの章では、この地域における鉄道の支配と運営体制のあり方の変化を、その変化が開始された1906年を軸に検討することとしよう。

2．北東アジアと日本における鉄道の支配と運営 1906年を中心として

(1) 韓国における鉄道の「国有化」

ここで「国有化」という場合、韓国で建設された鉄道が、韓国の国有鉄道になったという意味ではない。この場合は、日本の鉄道として、日本の国有鉄道とされたという意味である。それならば、なぜ韓国に敷設された鉄道が、日本の国有鉄道とされたのか。第1章で見たように、1905年11月18日調印（条約文書の日付は17日）の第2次日韓協約により、韓国は日本の保護国とされた。保護国は特定の条約によって締約国の一方が他方の国家の主権によって保護を受け、そのことによって内治はもちろん、とくに外交上の主権を否認同然の状態に置かれることを言い、一般には「保護」の対象とされる国を指す（稀れには保護する側の国を指す場合もある）。1905年の韓国の場合、それまでの韓国の外交権はすべて否認され、日本がそれらを引き継いでから、外国に向かった韓国の主権は喪失の状態とされた。

このような状態のもとで韓国の鉄道を見ると、日本人による計画・調査としては、1892年に河野天瑞（こうの たかのぶ。？～1925、工部大学校1883年卒業、工部省六等技手、北陸鉄道会社測量技師）が林董外相の委嘱を受けて釜山・ソウル間の測量を実施したのが最初とされている。この測量がどの

ような意図によるものかは不明だが、高知出身で炭鉱などの経営に当たった竹内綱（1839～1922、のちの首相吉田茂の実父）も釜山・ソウル間の鉄道建設を計画して実現に至らず、要するにこれらの計画には周到な手順と資金とが欠けたまま実現を急いだことが失敗の原因ではなかったかと考えられる。

その後、日清戦争開始直後の1894年8月20日に日本政府が朝鮮政府と結んだ日韓暫定合同条款（当時は「朝鮮」が正式の国号であったが、この条款では「韓」を使っている）において、ソウル・釜山間、ソウル・仁川間の鉄道建設は日本政府または日本の企業に委託するという条項が入れられ、これによって日本側は明確に鉄道建設の権利を入手したのである。しかるに日清戦争終了の翌年、1896年朝鮮政府はソウル・仁川間の鉄道建設を、横浜在住の米国人に免許し、またソウル・義州（のち新義州）間の鉄道敷設免許をフランス人に与えた。日本側はこのような免許について暫定合同条款違反として抗議するとともに、日本側でソウル・釜山の間（日本側の表現によると京釜間）の鉄道建設について計画を進めようとする動きを強めた。

その結果1901年6月25日、日本の企業として京釜鉄道株式会社が設立されたのである。このときまでに、韓国政府は1898年8月ソウルと釜山間の鉄道特許を内命として駐韓日本公使加藤増雄に与え、同年9月8日京釜鉄道合同条約が両国政府の間で調印された。

この間、さきに触れた米国人のソウル・仁川間鉄道建設権については、工事に着手したものの未完成、その他の計画も実現しないまま日本側に引き渡された。日本側により、まず米国人から引き継いで設立されたソウル・仁川間の京仁鉄道合資会社（1899年5月設立）の鉄道が同年9月18日に開通、これが韓国における最初の鉄道となった（このときの開通は鷺梁津・仁川間。ソウルまでの全通は1900年7月8日。以下「京仁鉄道」と表記する）。

ソウル・釜山間の鉄道（日本側では京釜鉄道と呼んだ。以下「京釜鉄道」と表記する）については、京仁鉄道が日本側の手で開通のはこびとなった段階で一気に実現への動きが表面化した。まず1900年1月、日本の帝国議会で貴族院・衆議院で「京釜鉄道速成建議案」が上程されて通過した。韓国政府は4月、宮廷に鉄道院を設置し、皇帝がこれを直接管理する体制をとったが、日本側の京釜鉄道実現への姿勢はより積極的であった。

すなわち日本側では陸軍省、大蔵省、逓信省などから次官級の代表が集って、あらたに設立する京釜鉄道について協議を重ねた。財界の大立物渋沢栄一もこの協議に加わり、すなわち軍部・政府・財界の代表が一堂に会して会社の制度、政府が支給すべき補給利子などについて討議を重ねた。こうして

1900年9月14日「外国に於て鐵道を敷設する帝国会社に関する法律」(法律第87号)が公布された。同時にこの会社については設立にかかわる手続、資本の募集手続とくに払込金額の特例、定款変更、社債発行、工事予算、工事方法変更のさいの逓信大臣認可要件など、日本国外で鐵道を建設・運営する企業としての特例を、勅令第366号として公布した。

以上のような特例と、この法律・勅令公布の2週間後9月27日付で交付された補給利子交付の命令書は、日本政府が、国外で鐵道を建設・営業する企業にたいする保護の姿勢を、はじめてあらわしていた。

このような政府の姿勢にたいし、会社側もその創立委員に前記竹内綱をはじめ宮中顧問官、房総鐵道監査役尾崎三良、衆議院議員大江卓らを参加させ、その委員長には渋沢栄一を据えるというぐあいで、各界の知名士をそろえて国の姿勢に対応した。とくに大江は1899年韓国に渡って、宮廷にもいわゆる「ワタリ」をつけるという下交渉の関係をつくってきたという経歴があり、こうした準備作業を無視できないという配慮が関係者の間にはたらいたと考えられる。

このような日本側の体制が、韓国側、さらにロシア側にどのように映っていたかを見ると、日本側が考えた以上に深刻な受け止め方をされていたようである。すなわち、まだ会社設立に至る前の1900年4月、創立委員の竹内綱と大江卓、それに大三輪長兵衛(大阪の実業家。第五十八国立銀行頭取を経て、1891年朝鮮の幣制改革のため招かれる)の3人が、韓国政府要路に京釜鐵道創立の趣旨を説明するためソウルを訪問したとき、皇帝に招かれて謁見した。そのとき竹内は、ロシア東清鐵道南部支線開通がそのままロシアの侵略を誘発するとは考えられないが、それを予防するためにも京釜・京義(ソウル・新義州)の両鐵道、すなわち朝鮮半島の縦貫線はすみやかに建設する必要がある旨を皇帝に上奏した(朝鮮總督府鐵道局『朝鮮鐵道史』第1巻、1929年)。この発言は勅問にたいする奉答としているが、皇帝の発問については触れていないので、そもそも皇帝からどのようなことが問われたかは不明だが、ロシア東清鐵道南部支線建設とのかかわりから見て、皇帝は日本が計画している京釜鐵道の軍事的機能について質問したのではないかと考えられる。

日本が韓国に乗り込んで、どのような鐵道をつくるにしても、皇帝としては国土を蹂躪される思いがあったであろう。しかし、日本の創立委員は、その皇帝の危惧をことさらに無視する立場をとり、前記『朝鮮鐵道史』は「此日韓帝は3委員に対して終始極めて懇懃なる態度を以て応接せられた」と記

している。

ともあれ京釜鉄道の当事者は、そうした韓国皇帝の思いをよそにその計画を進めた。そして1901年5月設立免許状下付、6月会社設立(資本金2,500万円)そして8月から9月にかけてソウル、および釜山の南北双方から工事が開始された。工事は、かつて日本の陸軍が日清戦争開戦時に鉄道建設をもくろんだが中止したという経緯があり、ここでも速成をはかる方針がとられたようである。それがこの鉄道線路にどのような特色をもたらしたかは検討を要する課題であるが、ともあれ1903年に日露関係が緊迫すると、12月28日速成命令が交付され、日露戦争中の1905年1月1日ソウルと釜山の草梁との間が全通した。この間日本陸軍の臨時軍用鉄道監部が設置され、ソウル・新義州間の鉄道(以下京義線と略称する)の建設に入り、この鉄道は1906年4月3日に全通した。

こうして釜山と新義州とを結ぶ南北の縦貫鉄道は全通した。両鉄道とも経済的な機能より、軍事的機能を前提においた鉄道として建設されたと見るべきであろう。この間、前述のように第2次日韓協約によって韓国は保護国とされ、1906年2月1日伊藤博文を統監とする統監府が開庁した。そして、京釜鉄道を日本の「国有鉄道」とすべしとする議論が強まり、同年3月31日京釜鉄道買収法が日本の法律(第18号)として公布された。それは後に述べるが、日本国内の鉄道国有についての鉄道国有法(法律第17号)公布と同日、法律番号も連番のかたちをとっていた。この鉄道は、同年7月1日設置の統監府鉄道管理局に引き継がれ、前述の日露戦争中に建設された京義線や馬山浦線は9月1日この鉄道管理局の管轄下に移されて、韓国国内における日本の「国有鉄道」が成立したのである。

(2) 中国東北への「進出」と南満州鉄道株式会社

日露戦争開始に至るまで、日本軍部の戦略は、前に述べたように「利益線」の範囲を朝鮮に焦点を据えて構想していた。しかもその現実の目標は、朝鮮＝韓国の保護国化、さらに日本領土への併合に置かれていた。それは近代国民国家の理念から見ても時代の流れに逆行する方策であり、しだいに強まりつつある民族運動と必然的に対立する可能性をはらんでいた。それでも日本の政府・軍部は、朝鮮＝韓国の植民地化に目標を集中していた。

ところが日露戦争の結果、前記のようにロシア東清鉄道南部支線の長春以南を日本は手に入れた。「利益線」の範囲は、これによって一挙に中国東北部に拡大し、これも前記のように日本の資本が大豆その他の市場として着目

してきたこの地域の経済支配が、ただちに具体化することとなったのである。

この路線の運営については、満州軍総参謀長児玉源太郎大將は当初政府直轄の満州鉄道庁によるという構想を立てた。児玉の意図によれば、この鉄道の沿線に10年間で50万人の移民を送りこみ、植民地としての経営によって利益を挙げれば、将来予想される日露戦争に次ぐ第2次の中国東北をめぐる戦争の戦費（外債）の利子は生み出すことができるとされ、児玉はこのような構想の実行のためにはこの鉄道を政府直轄の組織とすべしとする立場をとっていた。しかし、日露講和条約締結ののち、児玉は鉄道組織についての構想を変え「会社事業経営ノ方針」に賛成することとした（後藤新平「満鉄総裁就職情由書」『南満州鉄道株式会社十年史』1919年）。

この変更には、新しく設置ないし設立される鉄道組織に一般の投資参加を認め、株式市場への開放を認めなければならないという、国外企業のあるべきかたちへの配慮がはたらいていたと考えられる。日露戦争終了後の当時、陸軍は中国東北における軍政の維持を図り、民政への移行に消極的な姿勢をとっていて、国内の世論はこれにきびしい眼を向けつつあった。また、国際的な世論も、日本軍部のこのような姿勢に疑念をつのらせていた。こうした内外の状況を見た児玉はいちはやく態度を変えて、新鉄道組織の民営方式採用を決断したのであろう。それでも陸軍の容喙を排除して独自の活動基盤を固めるにはかなりの努力が必要とされたようであるが、ともかくもこのときの児玉の判断が、民営方式を生むうえで大きな役割を果たしたことは事実であらう。

南満州鉄道株式会社は1906年6月7日、同社設立についての勅令（第142号）によって制度化され、同年11月26日の創立総会によって設立された。同社の資本金は前述のように2億円（うち1億円は政府の現物出資）、総裁、副総裁は政府任命という体制がとられた。

日露戦争中、ロシア東清鉄道南部支線は、日本軍の軍用として使用する区間を、日本軍が組織した野戦鉄道提理部が運用、日本国内から車両を運びこんで使用するため、軌間を日本国内の鉄道と同じ3フィート6インチ（1,067mm）に改軌した。戦後この鉄道は、あらたに設立された南満州鉄道（以下、満鉄と略称する）が引き継いだとき、政府が同社に交付した「会社設立事務に関する命令書」（1906年8月1日、外務・大蔵・逓信大臣、秘鉄第14号）によって営業開始から3か年以内に4フィート8 $\frac{1}{2}$ インチ（1,435mm）に改軌することが定められた。その理由は明らかにされていないが、すでに日本の手で運営を開始した韓国の統監府鉄道が4フィート8 $\frac{1}{2}$ インチを採用して

おり、これに合わせたと見るのが妥当であろう。その韓国の鉄道では、韓国統監府鉄道局の前身京釜鉄道発足のさいにさまざまな意見が出されたが、同社の技師長笠井愛次郎（1857～1935、工部大学校土木科卒業、終生私設鉄道の技師として活動）が、この鉄道は中国やヨーロッパの鉄道と連絡し、「世界交通の幹線たるべき使命」をもつべき鉄道であって、「単なる植民鉄道を以て視るべきに非ず、万難を排するも標準軌間を採用しなければならぬ」と主張し（前掲『朝鮮鉄道史』第1巻、1929年）同社会長の渋沢栄一が笠井の意見を支持して政府、軍部の諒解を取りつけたという経緯があった。

満鉄の創立にさいしても、渋沢栄一は定款調査のための委員会で特別委員長の任にあつて、寺内正毅設立委員長（当時陸軍大臣。1906年7月23日児玉源太郎設立委員長の急逝によりその後を継いだ）を補佐して、会社創立の実質的な推進者の役目を担っていたから、彼が前述のような1906年8月1日の政府命令書の作成に当たって意見を述べる機会はあり得たであろう。

この国際標準軌間の採用は、鉄道の運用の能率向上という点でまことに肯綮に当たる措置というべきものであった。もちろん軍事輸送に鉄道を使う場合、敵国と同一の軌間を採用することは相手の侵略行動に大きな便宜を与える。ロシア（のちにはソ連も）やスペインが5フィート（1,520mm）を採用したのは、かつてのナポレオンによる侵略が抜き難いトラウマをなしていたからだという説がある。じっさいに1930～40年代、ソ連に侵攻しようとした日本の関東軍は、ソ連の軌間に悩まされた。しかし、このような軍事侵略に鉄道を使うのではなく、経済部門をふくめて相互交流に使う場合には、軌間の同一は不可欠の条件となる。笠井技師長の意図がどこにあったかは別として、韓国・中国を結ぶ同一軌間の実現は100年後のいまに、その効果を示している。

（3）日本の鉄道国有化

以上、韓国＝朝鮮と、中国東南北部における日本の鉄道支配が、1906年に成立するに至った経緯を見て来た。その日本はこの年に鉄道国有に踏み切り、統一的な経営体による運営体制確立に着手した。その理由には、「陸上交通機関ノ覇王」である鉄道の国有による積極的な経済発展の促進のほかに13億円に達した日露戦費外債の低利外債への借換えのための担保資産としての利用、外国人による主要鉄道会社株式取得の回避など、日露戦後のきびしい財政・経済状態にたいする対応という消極的動機も強くはたらいっていた（鉄道国有調査会「鉄道国有ノ趣旨概要」日本国有鉄道編『日本国鉄道百年史』第3巻）。

このような消極的動機を含んだかたちで日本の鉄道国有は計画された。前記「鉄道国有ノ趣旨概要」の中で日露戦争終結にともなって書き換えられた部分では「鉄道ノ国有統一ハ戦後経営ノ急務ニシテ、其ノ断行ハ実ニ財政経済軍事等諸問題ノ乱麻ヲ断ツノ快刀」とされていた。消極的な動機もふくめて、いわゆる戦後経営を実行する中心施策として鉄道国有が位置づけられていたことがわかる。

この国有化は1907年にかけて、4億円を超える買収公債により、日本国内の主要幹線をふくむ私設鉄道17社を買収、約4,800kmの線路、1,000両を超える機関車、3,000両の客車、2万両の貨車、4万8,000人の職員を引き継ぎ、1906年3月21日公布の鉄道国有法（法律第17号）によって1907年10月までに買収を完了。日本国内の鉄道のうち営業距離で90%は国有化され、従業員数は88%、輸送量では80～90%を占める巨大企業となった。

そしてこの国有鉄道を、東アジアないし北東アジアの鉄道の中心に据える構想のもとに対馬海峡の下関・釜山間連絡航路を介して韓国・中国東北を通ずる一貫輸送体制の整備を企図したのである。1911年11月1日鴨緑江橋梁の完成は釜山・長春間の直通列車運転を可能にした（その前年8月22日、日本は韓国を併合していた）。そしてこのルートと満鉄の神戸・門司・大連航路のルートとは、ともに日本とヨーロッパとの鉄道連絡運転を実現させ、日本の鉄道は国際連絡運輸の一環に参加を果たした。

中国東北を経由するその国際連絡運輸については、最初米国資本が日本のライバルとして立ちはだかっていたのである。すなわちアメリカ合衆国の「鉄道王」と呼ばれたE・H・ハリマン(Edward Henry Harryman 1848-1909)は、日露戦争終結の直前に来日して、日露講和会議の結果、日本が獲得を予定されていたロシア東清鉄道南部支線の長春以南の区間など、のちの満鉄線に編入された区間の共同経営を提案、当時の桂太郎首相の諒解を取りつけて帰国した。ハリマンと入れかわりにボーツマスの日露講和会議から帰国した日本全権小村寿太郎外相はこれを聴いて激怒し、桂首相が与えた諒解を取り消させた。

このときの日米の利害の対立は、その後1941年に爆発した日米間の戦争＝太平洋戦争への伏線となったが、このときの日本の強硬な姿勢は、米国の介入から満鉄を護るとともに、旅客・貨物の国際連絡運輸への参加によって、中国東北における「利益線」区域の拡大・強化に鉄道を最大限に利用する結果となったのである。

最後に

以上見てきたように、1906年を契機として、日本は韓国の植民地化と中国東北の分割支配の方向に進んだ。その進路、北東アジア植民地化の道は、この地域における鉄道の独占支配と、日本本国との一貫輸送体制の整備とによって促進された。この進路はその当時世界各地で進められていた「鉄道帝国主義」の動きに日本が参加したことを示すと思われる（*Railway Imperialism* ed. by C.E.Davis, K.E.Wilburn Jr.with R.E.Robinson, Greenwood Press 1991. 邦訳『鉄路一七万マイルの興亡』原田勝正、多田博一監訳、日本経済評論社刊、1996年）。日本の鉄道のとった進路やその体制が、そのまま「鉄道帝国主義」の範疇に包含される性質のものであったか否かについては、なお検討を必要とするようにわたくしは考える。

しかしその後の日本は、1910年韓国の植民地化によって「主権線」を鴨緑江まで北上させ、1932年「満州国」の「建設」により、中国東北とソ連との国境まで日本の「主権線」に準ずる範囲を拡大した。そのうえで、1937年からは中国をはじめアジア諸地域にたいする侵略戦争による支配領域の拡大を目指した。そしてそのおのおのの段階で鉄道網の構成は拡大し、最終的には満鉄が、満鉄の線路から中国（日本軍の非占領地域をふくむ）を南下し、当時のフランス領インドシナ・タイを通過して日本軍占領下にあるイギリス領マラヤに入り、シンガポール（当時日本が昭南と呼称）に至る縦貫鉄道の構想（フランス領インドシナ以南は1,000mm 軌間）を立てた（満鉄東京支社調査課作成「大東亜縦貫鉄道二就テ」 原田編『大東亜縦貫鉄道関係書類』、不二出版、1988年）。これに当時日本の鉄道省が進めていた国際標準軌間による東京・下関間の「新幹線」と朝鮮海峡トンネルとを接続させれば、東京・「昭南」間5,000kmの縦貫鉄道が構成されることとなる。

1945年日本の敗北によって戦争は終結し、日本の支配の崩壊とともにこれらの構想は画餅に帰した。しかし、朝鮮は南北に分断されて、鉄道線路は切断されたまますでに60年に達しようとしている。

日露戦争後100年、太平洋戦争後60年、北東アジアの鉄道の現状は、この100年を超える歴史から現在のわたくしたちに大きな、そして重い課題を負わせているように思う。